



Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40
posteingang-bsu@bsh.de
www.bsu-bund.de

Ihr Zeichen,
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen
(bei Antwort angeben)
Az. 617/08

☎ + 49 (0) 40 31 90 – 83 11

Datum

E-mail: posteingang-bsu@bsh.de 15. Juli 2009

PRESSEMITTEILUNG 13/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 617/09** am 15. Juli 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Kollision des Frachters FREYA mit dem Unterfeuerbauwerk Gelbsand am 16. Dezember 2008 um 22:16 Uhr in der Elbmündung. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen - wie alle bisherigen Berichte - im Internet unter www.bsu-bund.de einzusehen und herunterzuladen.

(Kurzfassung):

Kollision des Frachters FREYA mit dem Unterfeuerbauwerk Gelbsand

Am Abend des 16. Dezembers 2008 kollidierte der niederländische Frachter FREYA in der Elbmündung mit dem Unterfeuerbauwerk Gelbsand. Schiff und Baugerüst wurden schwer beschädigt, jedoch keine Personen verletzt oder Umweltschäden verursacht. FREYA fuhr vom Hamburger Hafen

in Richtung See. Die Schiffsführung navigierte auf einer Seekarte, in der die Baustelle und das geänderte Fahrwasser nicht eingezeichnet waren. Ein Lotse war nicht an Bord. FREYA verließ kurz vor der Baustelle das Fahrwasser. Die VKZ Cuxhaven forderte die FREYA über Funk auf, „Hart

Backbord“ zu gehen. Für ein Manöver blieb aber zu wenig Zeit. Trotz Baustellenbefahrung fuhr die FREYA direkt auf das Baugerüst auf. Der Abschlussbericht wurde am 15. Juli 2009 veröffentlicht und ist unter www.bsu-bund.de nachzulesen.

(Langfassung)

Zusammenfassung des Seeunfalls

Am Abend des 16. Dezember 2008 lief der niederländische Frachter FREYA aus dem Hamburger Hafen kommend in Richtung See. Nächster Anlaufhafen war Oslo / Norwegen. Auf der Brücke befanden sich der Schiffsführer und ein Auszubildender, beide niederländischer Nationalität. Als Freifahrer war die FREYA von der Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen befreit. Man navigierte auf Grundlage der Papierseekarte; die elektronische Seekarte war nicht in Betrieb. Das Schiff wurde im Autopilot-Modus gesteuert. Die beiden Radaranlagen wurden im nordstabilisierten Modus mit relativen Vektoren (North up, relative mode) betrieben.

Die Wetterbedingungen waren gut. Der Wind wehte aus südlicher Richtung mit 3 Bft., und es war zwar bewölkt, aber niederschlagsfrei. Als die FREYA gegen 22:00 Uhr die Elbmündung erreicht hatte, herrschte ein Ebbstrom von ca. 2 kn. Die Fahrtgeschwindigkeit der FREYA betrug 18 kn über Grund.

Als die FREYA die Leuchttonne 24 auf Höhe Gelbsand passiert hatte, bereitete man sich auf die nächste Kursänderung nach Backbord vor. Zu diesem Zeitpunkt wurde erstmals eine befeuerte Kardinaltonne an Backbord voraus ausgemacht. Die Tonne war eine von zwei Südkardinaltonnen, die ein Baufeld zum Neubau der Richtfeuerlinie Gelbsand außerhalb des Fahrwassers auf Höhe der Leuchttonne 22 absicherten. Um das Baufeld herum war eine Sperrzone eingerichtet worden. Die Schiffsführung der FREYA fand auf der Seekarte keinen Hinweis auf das Baufeld, da die entsprechende amtliche Kartenberichtigung noch nicht an Bord gelangt war.

Die FREYA wurde durch die Verkehrszentrale (VKZ) Cuxhaven über UKW gerufen und aufgefordert, ein „Hart Backbord“-Manöver durchzuführen. Am Fahrstand auf der Brücke wurde zunächst auf manuelle Steuerung umgeschaltet, die Fahrstufe reduziert und „Hart Backbord“ gelegt. Währenddessen erfolgten noch weitere Anrufe durch die VKZ. Um 22:16 Uhr kollidierte die FREYA mit dem Unterfeuerbauwerk. Der Frachter wurde dabei stark beschädigt. Es kam zum Wassereintritt in die Vorpiek. Das Schiff konnte dennoch ohne Unterstützung auf der Neuwerk Reede vor Anker gehen.

Durch den Seeunfall wurden weder Personen verletzt, noch wurden umweltgefährdende Stoffe freigesetzt.

Jörg Kaufmann
Leiter